

NON PARTECIPIAMO AL MONDIALE KF1 CIK-FIA: ECCO PERCHÉ



LETTERA APERTA ALLA CIK-FIA DOVE IL TEAM CHIESA CORSE SPIEGA I MOTIVI DELLA NON PARTECIPAZIONE AL MONDIALE KF1 DI KARTING NEL 2012

Dopo diverse partecipazioni e la vittoria nelle ultime due edizioni del Mondiale, mi spiace dover comunicare che la Chiesa Corse non prenderà parte al prossimo Campionato del Mondo KF1 di kart.

I motivi che muovono questa comunque difficile scelta sono diversi.

In primo luogo la decisione secondo cui si può intervenire sui propri motori solo in parco chiuso, non mi convince. Un conto è sorteggiare i motori, un altro è costringere un motorista a dover lavorare senza i propri strumenti ottimali presenti nel proprio van, bensì all'interno del parco chiuso di una pista. Il rischio è di vedere situazioni al limite della praticabilità. Mettiamo che una casa costruttrice abbia commesso un errore tecnico e che al termine del primo turno di prove libere tutti i piloti che utilizzano un determinato motore si ritrovino con il proprio propulsore "grippato". Come possiamo immaginare che un singolo tecnico, a parco chiuso, possa porre rimedio a questi guasti in tempo utile da permettere a tutti i piloti di partecipare al successivo turno di prove libere? In secondo luogo c'è la questione costi: i motoristi non riescono a fornire il loro supporto dovendo far fronte alle eccessive spese del sistema. Secondo regolamento, infatti, anche se una casa motoristica segue un solo pilota, è costretta a inviare 10 motori in ognuna delle cinque tappe previste dal calendario in tutto il mondo, tra i quali sorteggiare quello da utilizzare in gara. Una pratica, questa, che rischia di allontanare tutti i costruttori che non riescono ad ammortizzare i cospicui costi. Altro capitolo merita la decisione secondo cui, in ogni momento del weekend Mondiale, si possa

cambiare il motore di un pilota, sostituendolo con quello utilizzato da un altro concorrente. Apprezzabile l'intento di voler equiparare tutti, ma questa decisione annulla completamente la professionalità dei singoli piloti. Il modo infatti in cui il motore sarà utilizzato, forzato, portato al limite da un pilota X, non sarà lo stesso di quello Y; con il rischio che il pilota X, magari più accorto ed esperto nel valutare come un propulsore vada trattato nei diversi momenti del weekend, si ritrovi un motore al limite della

“ Capisco le ragioni di chi vorrebbe “rimiscolare le carte” nell’arco di un weekend, ma questo genere di regole si addice più a gare amatoriali ”

rottura nei momenti decisivi di una gara. Inoltre, per quanto la decisione possa essere accettata da un pilota ufficiale in linea con le decisioni del team, questa lo sarà meno per un pilota privato che, pagante, non accetterà di buon grado di vedersi togliere un motore che fino a quel momento era stato molto performante. Altra conseguenza possibile di questo regolamento che potrebbe destabilizzare il lavoro di un weekend, è quella riguardante gli “accessori” dei motori. Mentre i motori vengono messi in parco chiuso, il cablaggio, il carburatore e la marmitta non seguono la stessa procedura; questi, però, nonostante il diverso trattamento, vengono coinvolti nel momento in cui vengono cambiati i motori fra un pilota e un altro. Tradotto significa che gli “accessori” di un motore non messi sotto controllo, possano essere non a norma, e compromettano, magari, una

corsa importante.

Aggiungo un ulteriore pensiero: posso capire le ragioni di un voler “rimiscolare le carte” nell’arco di un weekend di gara: il sorteggio dei motori, la possibilità di scambio degli stessi tra piloti ad opera della Federazione... Ritengo però che questo genere di regole si addica di più a delle gare amatoriali con kart a noleggio. Nelle quali va benissimo che i concorrenti, in nome del divertimento, si scambino il kart (e magari le posizioni in griglia) al termine di

gara 1 e in vista di gara 2. Ben diverso, però, secondo me è il discorso per quanto riguarda una competizione mondiale, di altissimo livello. In questo caso la professionalità di team, piloti, motoristi deve primeggiare su ogni cosa. Le recenti scelte della CIK-FIA relative ai motori non permettono ai singoli partecipanti di mettere in mostra la propria professionalità, in quanto la gara di un singolo potrebbe essere pregiudicata dall'utilizzo di un motore ricevuto da un altro concorrente che non dispone dello stesso livello di professionalità. Questi sono i motivi che hanno spinto la Chiesa Corse a non prendere parte a una competizione alla quale ha sempre tenuto e della quale è stata recente protagonista. Ma in questo 2012 non sussistevano le condizioni base dettate, a quanto riferisce proprio la CIK-FIA, da lunghi confronti con i grandi costruttori. Ma la

domanda, a questo punto, sorge spontanea: se i costruttori avessero tanto desiderato questo tipo di regolamento per la KF1, perché lo stesso non è stato modificato anche nei campionati WSK Promotion?

Ultimo ma non ultimo: ricordo un recente Mondiale, l'edizione 2010, alla quale avevano partecipato molti piloti (oltre 100). Sarebbe bastato ripartire da là per studiare una formula vincente per il karting mondiale. Sarebbe bastato aggiungere un giorno in più al programma di gare in modo da consentire lo svolgimento di un maggior numero di manche, cosa non verificatasi al tempo. Inoltre per tutelare i piloti che chiamiamo “privati” sarebbe fondamentale eliminare le gomme speciali andando a utilizzare una gomma omologata CIK-FIA senza la formula di pagamento “leasing” come avviene adesso. Bisognerebbe poter reperire le gomme per la competizione mondiale in un qualunque negozio nel mondo. Invece si è deciso di stravolgere completamente il format Mondiale del 2010 (raggiungendo anche un numero 5 di prove totali che, per pure ragioni economiche, sicuramente non aiuta la partecipazione dei privati al Mondiale), per ritrovarci oggi in grande difficoltà nel reperire piloti disposti a correre il Mondiale 2012. Rimane quindi la curiosità di capire quanto questo format, a detta della Federazione studiato per coinvolgere un maggior numero di piloti privati, riuscirà ad attirare nuovi driver non supportati dalle Case ufficiali.

*In fede,
Dino Chiesa*

WE WON'T BE PARTICIPATING IN THE CIK-FIA KF1 WORLD CHAMPIONSHIP: HERE'S WHY



001/2012

OPEN LETTER TO THE CIK-FIA IN WHICH THE CHIESA CORSE TEAM EXPLAINS WHY IT WILL NOT TAKE PART IN THE 2012 KF1 WORLD KARTING CHAMPIONSHIP

After participating in several editions of the World Championship and winning the last two, it is with great regret that I hereby announce that Chiesa Corse will not take part in the next KF1 World Karting Championship. There are various reasons for our difficult choice. First of all, I am not at all convinced by the decision that will make it possible to intervene on engines only inside the parc fermé. Allocating engines based on random draw is one thing, but precluding mechanics from working with all the best tools their van can offer and confining them to the track's parc fermé is a whole other story. The risk is ending up with situations at the limit of practical feasibility. Let's suppose a Manufacturer has made a technical error and at the end of the first round of free practice all drivers using a specific model end up with a "gripped" engine. It is unthinkable that a single technician, inside the parc fermé, could possibly fix all damaged engines in time to allow all affected drivers to participate in the following round of free practice. Secondly, there is the issue of costs: mechanics will not be able to offer their support to drivers, due to the excessive expenses of the system foreseen. According to the new regulations, in fact, even if following a single driver, every Manufacturer will have to supply 10 engines for each of the five scheduled rounds all around the world and will draw the engine to be used in a race from this lot. This decision risks of turning away all those Manufacturers who would not be able to absorb the considerable costs involved. Another point regards the decision according to which a driver may be asked to change his

engine and take up the one used by another participant, at any moment of a World Championship weekend. While we appreciate the desire to foster equal opportunities for everyone, this decision completely erases the professional ability of the single driver. The way an engine is used, how much it is put under stress, and taken to the limit by driver A, in fact, will differ compared to driver B; with the risk that driver A, perhaps more careful and more experienced in evaluating how an engine

“ I can understand the reason for wanting to “shuffle up the cards” throughout a weekend, but these rules are better suited for amateur races... ”

should be handled in different moments of a race weekend, might end up with an engine close to the point of breaking in decisive moments of the race. In addition, in as much as official drivers may accept the decision in keeping with their team's choices, this is unlikely to be the case with private drivers who, paying out of pocket to race, will hardly agree that the high-performing engine they are using all of a sudden be taken away from them. Another possible consequence of the new regulatory decisions, which could offset the entire work of a weekend, regards engine “accessories”. While engines are to remain in the parc fermé, the same does not apply to cabling systems, carburetors and mufflers; and yet, despite the difference in procedure, these elements will also be involved in the process of switching engines between drivers. And this

means that the unchecked “accessories” of an engine may not meet regulatory requirements and thus end up compromising an important race.

I would also like to point out something else: I can understand the reason for wanting to “shuffle up the cards” over the course of a race weekend: engines being allotted by drawing, the Federation changing engines between drivers... However, I believe these kinds of rules are more suited for amateur races on rental

karts, in which it is perfectly fine if participants, in the name of having fun, exchange karts (and maybe even grid positions) at the end of race 1, in view of race 2. Yet, I believe it is an entirely different story when it comes to a top-level world championship. In this case, the professional ability of teams, drivers, and mechanics should have precedence over everything else. The recent decisions taken by CIK-FIA regarding engines do not allow single participants to show their professional competence, since the race of any given participant could be compromised by the use of an engine received from another contestant with a different degree of professional expertise. These are the reasons that motivate Chiesa Corse's decision to not take part in a competition it has always held dear and in which it has recently played a key role. However, the

2012 championship does not present those base conditions that were defined, as CIK-FIA states, by long discussions between the major Manufacturers. At this point the obvious question is: if Manufacturers had truly desired these new regulatory requirements for the KF1, why didn't they also adopt them for WSK Promotion series? Last but not least: I remember a recent world Championship, the 2010 edition, that had a very high number of entries (over 100). It would have been sufficient to pick things up from there if the goal was to develop a winning formula for world karting. It would have been enough to add an extra day to the race schedule to allow for a greater number of heats, something lacking back then. In addition, to protect so-called “private” drivers, it would have been paramount to eliminate special tires and require instead the use of tires homologated by CIK-FIA, without having to resort to the current payment by “leasing” solution. And drivers should be guaranteed the possibility to find tires for the world championship at any retailer in the world. Instead, the decision has been made to completely overturn the 2010 format (even raising the total number of matches to 5 certainly does not help privates' participation in the World series, on simple economic grounds) with the result that it has now become a serious problem to find enough drivers willing to race in the 2012 World Championship. We await to see how the new format, which according to the Federation aims at increasing private participations, will actually manage to attract new drivers who are not supported by official Teams.

Sincerely,
Dino Chiesa